Carpeta Nº 4

Caja nº 7

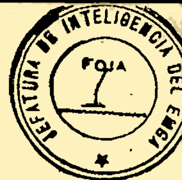
Nº

VELOZ
INDUSTRIA ARGENTINA

visapel

Carpeta 04
C117

SECRETO



ACTUALIZACION DE LA CAPACIDAD ANFIBIA

1. MEDIOS DISPONIBLES:

   Ver Anexo I

2. CAPACIDAD DE HELIDESEMBARCO:

   a. Afectando todos los HE disponibles:

      1) Capacidad de transporte en 1 vuelo:
         28 HE x 15 hombres = 420 hombres (X)

      2) Conclusión:

         Se requerirían 2 vuelos de 28 HE iniciales para helidesembarcar un "COMMANDO" que se supone constituye la RESERVA GENERAL EMBARCADA.

   b. Afectando una parte de los HE disponibles para dejarle a los efectivos ya desembarcados y que se encuentran en SAN CARLOS la capacidad de proyectarse hacia el ESTE a lo largo de las ALTURAS RIVADAVIA (WICKHAM):

      1) Capacidad de transporte en 1 vuelo de efectivos equivalente a una Compañía Reforzada:

         14 HE x 15 hombres = 200/210 hombres

      2) Conclusión:

         Se requerirían de 3 a 4 vuelos de 14 HE iniciales para helidesembarcar la RESERVA EMBARCADA.

   c. CONCLUSION:

      1) La disponibilidad de helicópteros compromete seriamente los desplazamientos aeromóviles hacia el ESTE o los limita a efectivos del órden de agrupaciones de combate del orden de Compañías reforzadas, si el enemigo pretenda poder disponer de su reserva con mayor o menor libertad.

      2) Cuanto más uso haga el enemigo de sus HE más afectará su capacidad para helidesembarcar una reserva de magnitud y lo que es más grave, el poder hacerlo oportunamente.

3. DESEMBARCO POR SUPERFICIE:

   a. Capacidad posible en base a los elementos disponibles:

      1) Elementos de asalto:

         42 EDPV x 35 hombres: 1470 hombres



2) Conclusión:

Esta cantidad permitiría el desembarco de dos batallones con cuatro compañías en asalto, disponiendo de sus respectivas reservas y armas de apoyo embarcadas también en EDPV.

b. Desembarco de material pesado y del Batallón reserva de la Brigada "QUEEN ELIZABETH".

Se dispone de 10 LCM9 que son suficientes para ello, además de la capacidad que tienen para varar los 4 BDL aún operativos.

c. Actividades previas y tiempo requerido para estar en condiciones de efectuar el Movimiento Buque a Costa:

1) Alternativa 1: TRASBORDO DEL TRANSPORTE A EMBARCACIONES DESEMBARCO:

a) Se evitarían todas las transferencias previas, con lo que se ganaría mucho tiempo.

b) La extensión del MBC sería muy grande, lo que afectaría sensiblemente a las tropas de asalto y al mismo tiempo se estaría arriesgando en exceso al transporte.

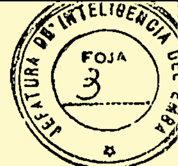
c) Conclusión:

A pesar de lo complicado de las transferencias de personal y el tiempo que demandan, todo indica que es preferible al trasbordo directo.

2) Alternativa 2: TRANSFERENCIA DEL TRANSPORTE A BUQUES DE DESEMBARCO Y FRAGATAS Y POSTERIOR TRASBORDO A EMBARCACIONES DE DESEMBARCO.

a) Transferencia a transportes:

(1)	BDL	SIR TRISTAN	1 Compañía Desembarco en As
(2)	BDL	SIR PERCIVALE	1 Compañía Desembarco en As
(3)	BDL	SIR BEDIVERE	1 Compañía Desembarco en As
(4)	BDL	SIR GERIANT	1 Compañía Desembarco en As
(5)	2 FF		1 Agrupación Reserva de 1 BD
(6)	2 FF		1 Agrupación Reserva de 1 BD
(7)	LPD	FEARLESS	Elementos de apoyo de los BD BD reserva de la Brigada



b) Transporte a embarcaciones

1) De cada uno de los buques señalados en el párrafo anterior, excepto el LPD FEARLESS, la tropa se embarcará en EDPV.

2) Distancia de la Zona de Transporte a las playas:

- Desembarco sin oposición: 1500 a 3000 m
- Desembarco con oposición: 4000 a 6000 m

c) Tiempo estimado para efectuar las transferencias:

La limitación surge en el mismo transporte que no puede operar más que 3 EEH y 6 ET, con lo que se aprecia que las transferencias se podrían completar en 4 días. Estas deberán efectuarse de día por razones de visibilidad y bajas temperaturas.
Por otra parte, la navegación de las EDPV y el embarco en las BDL y FF si bien implica cierto tiempo, esto no cobra trascendencia comparado con el de la transferencia.

d) Limitaciones para alojar a las agrupaciones de desembarco en las BDL, LPD y FF:

1) Las BDL pueden incrementar la cantidad de tropas que transportan de 340 a 530 por períodos de 1 a 2 días.

2) El LPD puede incrementar su número de 500 a 650 hombres, siendo importante señalar que este buque ha desembarcado el 21 de Mayo las tropas que tenía.

3) Las FF por lo general solo tienen una capacidad adicional del orden de 50 hombres, por lo que esta transferencia posiblemente tenga lugar el mismo día del desembarco.

e) Influencia del mal tiempo:

1) Con fuertes vientos y mal tiempo la transferencia no se puede concretar.

2) El reparo que podrían brindar las bahías de la Isla SAN PEDRO (GEORGIAS) sería muy conveniente, pero producirian una demora de 6 a 7 días para concretar el desembarco, con lo que es más práctico esperar que amaine el temporal.

4. CONCLUSION GENERAL:

a. La capacidad anfibia remanente le permite a la FT BRITANICA transferir la Brigada QUEEN ELIZABETH a otros buques de menor porte.



b. Una vez transferida esta Brigada en el término de 4 días a partir de la llegada del transporte QUEEN ELIZABETH al área de operaciones, los británicos podrían desembarcar ésta unidad por superficie y emplearla de las siguientes formas:

1°) Desembarcar toda la Brigada o sólo un Batallón de la misma en la CP SAN CARLOS y proyectarlo en dirección a PUERTO ARGENTINO.

2°) Desembarcar toda la Brigada o 2 Batallones de la misma en proximidades de PUERTO ARGENTINO para constituir una nueva CP al Norte del mismo ante la eventualidad de que las operaciones proyectadas desde la CP SAN CARLOS no prosperen convenientemente o con la rapidez deseada. La nueva CP podría tener lugar en URANIE BAY - STRIKE OFF POINT.

3°) Desembarcar toda la Brigada o parte de la misma con fuerte oposición en Bahía COOKERY al Este de PUERTO ARGENTINO para contribuir al ataque terrestre porveniente de la CP SAN CARLOS.

4°) Desembarcar toda la Brigada simultaneamente al Norte y Este de PUERTO ARGENTINO para contribuir y apresurar la caída del Puerto sometido al ataque terrestre proveniente de la CP SAN CARLOS.

c. Asimismo, la capacidad anfibia remanente le permite a la FT retener una reserva genera l embarcada lista a ser helidesembarcada del orden de 1 Batallón de"Comandos"(-).



ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

SECRETO



ANEXO 1

MEDIOS DISPONIBLES

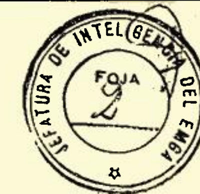
ACTUALIZACION DE LA CAPACIDAD ANFIBIA

1. MEDIOS DISPONIBLES

Tipo	Identificación	Cap.Tr.	HE Asalto	EEH	LCM9	LCVP	Pers.Desemb.	Observaciones
LPD	FEARLES	650	5	3	4	12	500	
BDL	SIR TRISTRAM	340	1	1	2	10	-	
	SIR PERCIVALE	340	1	1	2	10	-	
	SIR BEDIVERE	340	1	1	2	-	-	34 Veh.
	SIR GERIANT	340	1	1	-	-	-	34 Veh.16 Tan.
	SIR LANCELOT	-	1	-	2	10	340	Aver.
	SIR GALAHAD	-	1	-	2	10	340	Aver.
AO	OLMEDA	-	4	1	-		-	
	TIDE SPRING	-	6	1	-		-	
	TIDEPOOL	-	6	1	-		-	
Tr.Log.	FORT AUSTIN	-	4	2	-		-	
	FORT GRANGE	-	4	2	-		-	
	RESOURCE	-	4	1	-		-	

//..2..

SECRETO



	STROMNESS	-	-	1	-	-	
	ATLANTIC CONVEYOR	-	-	-	-	-	HUNDIDO
Tr.Pers.	CANBERRA	-	2	2	-	2000	
	QUEEN ELIZABETH	3500	2	2	-	-	Debe Transferir Pers.Embarcado.
	ELK	-	-	-	-		

2. <u>MEDIOS DE DESEMBARCO</u>

- TOTAL POSIBLE	43		14	52
- TOTAL ESTIMADO COMO DISPONIBLE	28		10	42
- PERDIDOS EN COMBATE	15		4	10



ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

APRECIACION SOBRE TIEMPO NECESARIO PARA DESEMBARCAR

1 BRIGADA DE INFANTERIA BRITANICA

1 - Composición: 2.100/2.500 hombres.

Material: 20.000/30.000 TM (Para cuatro días de operaciones).

2 - Arribo QE II AROP 280000 MAY.

φ = 49 15 (S) W = 43 00 (W) - Radio 150 millas.

Se presentan dos alternativas:

a) Transferencia personal en alta mar con helicópteros y barcazas.
Se considera poco probable y difícil de realizar.

Tiempo transferencia	=	3 días
Traslado Malvinas	=	1 día
Desembarco	=	1 día

A partir del 020000 JUN podría estar desembarcada la Brigada con abastecimientos para dos días de operaciones.

b) Transferencia personal en Georgias.

Arribo Georgias	=	30 MAY
Zarpada Georgias	=	02 JUN (3 días transf.)
Arribo Malvinas	=	04 JUN
Desembarco	=	05 JUN (finalizado)

A partir 050000 JUN podría estar desembarcada la Brigada con abastecimientos para dos días de operaciones.

c) Se considera poco probable que el QE II sea introducido en San Carlos, en caso de hacerlo debería quedar muy lejos de los lugares de desembarco.

3 - Descarga de material para operaciones 4 días.

Carga apreciada = 2/3 TM/día/hombre

= 20.000/30.000 TM

////.....

4 - Buques necesarios:

1 - "FEARLESS"

4 - Clase "SIR"

5/6 - Mercantes carga.

Método descarga : Barcazas de 100 TN c/u tipo LCM9 - Se aprecian que disponen 10 unidades.

5 - Tiempo de descarga = 2 días en operación contínua.

6 - En este cálculo solo se aprecia la carga puesta en la playa, sin el traslado posterior al frente.

7 - Capacidad operativa muelles Puerto San Carlos - (San Carlos Water y Port San Carlos)

a) Puerto San Carlos - Muelle 16 piés de profundidad y 23 metros de frente de atraque.

Pueden operar buques hasta 60 metros de eslora.

Reducido frente de atraque limitaría operaciones de descarga. Factibilidad condicional para Clase "SIR", demora inaceptable en descarga, solo justificable grandes bultos.

Posible operación barcazas tipo LCM9 si se cuenta con grúas sobre ruedas en muelle, caso contrario conviene varar lancha en playa y descargar con tractores.

b) Caleta Carena (Careening Cove)

Apto varadero - Probable operación varando un Clase "SIR" liviano y utilizarlo como muelle, atracando buques de mayor porte - No hay detalles de sondajes como -para afirmar factibilidad operación - Costo elevado, se pierde un buque.

c) Bahía Ajax - Instalaciones en desuso - Muelle sin mayor información, por cartografía profundidad 6 piés al cero.

No se considera operable por buques.

Apto para barcazas.

d) Bahía Bonners - Estancia San Carlos - Existe muelle que en bajamar queda en seco - No apto para operar con buques ni embarcaciones.

e) La operación de descarga que se aprecia como AFA es la de buques fondeados, en brazos San Carlos Water y Port San Carlos.

Adecuada profundidad y seguridad desde el punto de vista náutico - Operaciones por ambas bandas con barcazas tipo LCM9, con amplia libertad de maniobra, materiales y efectos descargados sobre playa para reducir tiempos y ampliar zona de estiba en tierra.

////......

a

f) Posible empleo HELOS en descarga -

Capacidad: Tipo Sea King - Versión Transporte.

Modo operación: Carga paletizada suspendida.

Peso máximo por vuelo 1.500 kgs.

En 24 horas operaciones, 2/3 tripulaciones, pueden transportar a un radio de 20 millas alrededor de 80 TM de efectos, por helicóptero.

DIFUSION RESTRINGIDA
MATERIAL
CRIPTOGRAFICO

SECRETO

DE RAPUER PNR 7142
O 301952
BT
/////

ACTUALIZACION SITUACION GRAN BRETANIA PD

[illegible] RAFO FUERZAS NAVALES CLN

1. PARTIR 0030 UNO/DOS PORTAAVIONES OPERANDO AREA AL ENE PUERTO ARGENTINO CMM ENTRE 20 Y 100 MN DE LA COSTA PD

2. 301320 AVISTADA UNIDAD DE SUPERFICIE COLOR BLANCA NO IDENTIFICADA NAVEGANDO CANAL SAN CARLOS ALTURA PUNTA EMPUJE CON RUMBO SUR PD

. 301430 EFECTUADO ATAQUE AEREO SOBRE PORTAAVIONES INVENCIBLE CMM ON UN MISIL EXOCET Y BOMBAS PD SE APRECIA PROBABLE IMPACTO MISIL Y OMBAS PD DANIOS PRODUCIDOS AUN NO EVALUADOS PD

. 301600 POR MARCACIONES RADIOGONIOMETRICAS SITUADO BUQUE SALVAMENTO TAREAS LIMPIEZA DE PUERTOS DE LA ARMADA BRITANICA GOOSANDER EN PSN 353 S - 13 W PD

PRECIACION CLN

. MANTENIMIENTO ACTIVIDAD AEREA POSTERIOR A ATAQUE PORTAAVIONES NVENCIBLE INDICARIA PRESENCIA PORTAAVIONES HERMES EN AROP PD

RRAFO FUERZAS AEREAS CLN

MALVINAS INFORMA QUE EL ENEMIGO PODRIA ESTAR UTILIZANDO UN RODROMO DE CAMPANIA CON AVIONES HARRIER EN PUERTO SAN CARLOS PD

SE MANTIENE PERMANENTEMENTE EN HORAS DIURNAS ENTRE UNA Y CUATRO C EN EL AIRE EN APARENTE FUNCION DEFENSA CONTRAAEREA PD

301030 UN AVION HARRIER ATACO PISTA PUERTO ARGENTINO EN VUELO SANTE SIN PRODUCIR DANIOS PD

301140 UNA SECCION AVIONES HARRIER ATACO PROXIMIDADES MONTE KENT

CON POSTERIORIDAD ATAQUE PORTAAVIONES INVENCIBLE UNA PAC ACIONADA PROXIMIDADES PISTA AERODROMO PUERTO ARGENTINO EN IVIDAD SEMEJANTE A LA ADOPTADA ANTERIORMENTE DESPUES DE CADA QUE CON AVIONES SUPER ETENDART PD SE APRECIA ENEMIGO INVESTIGA IBILIDAD OPERACION AVIONES SUPER ETENDART DESDE PUERTO ARGENTINO PUES DE ATAQUES PD

11

IVIDAD SEMEJANTE A LA ADOPTADA ANTERIORMENTE DESPUES DE CADA
QUE CON AVIONES SUPER ETENDART PD SE APRECIA ENEMIGO INVESTIGA
IBILIDAD OPERACION AVIONES SUPER ETENDART DESDE PUERTO ARGENTINO
PUES DE ATAQUES PD

ARRAFO OTROS DATOS CLN

1. POR INFORMACION PERIODISTICA CMM TROPAS TRANSPORTADAS EN BUQUE QUEEN ELIZABETH II HABRIAN SIDO TRASLADADAS A LOS BUQUES DESEMBARCO DIQUE FEARLESS E INTREPID PD V.I. C-3 PD

2. POR INFORMACION PERIODISTICA PERSONAL BRITANICO ESTARIA INSTALANDO CAMPO PARA PRISIONEROS EN PROXIMIDADES BAHIA AJAX (PSN 5134 S - 5905 W) PD V.I. C-3 PD

APRECIACION CLN

1. SE APRECIA QUE CMM INDEPENDIENTEMENTE DE OTRAS CAUSAS DE INDOLE POLITICA/DIPLOMATICA CMM LA FUERZA DE TAREAS BRITANICA PODRIA ESTAR URGIDA A INTENTAR TOMA PUERTO ARGENTINO A LA BREVEDAD Y POR LAS SIGUIENTES CAUSAS CLN

A. VULNERABILIDAD ACTUAL DE SUS LINEAS DE APOYO LOGISTICO A DADES DESPLEGADAS EN TIERRA

B. DESGASTE DE UNIDADES NAVALES Y AEREAS POR PROLONGADA ERMANENCIA EN AREAS DE OPERACIONES

C. IMPOSIBILIDAD DE MANTENER POR PERIODO PROLONGADO ACTUAL RITMO E PERDIDAS DE AVIONES HARRIER EN MISIONES DE HOSTIGAMIENTO/DEFENSA ONTRAAEREA

D. IMPOSIBILIDAD DE SEGUIR MANTENIENDO POR PERIODO PROLONGADO SFUERZO DE PROTECCION ANTISUBMARINA Y ANTIAEREA DE UNIDADES DE UPERFICIE VITALES

E. PERSPECTIVA DE CONTINUO EMPEORAMIENTO CONDICIONES ETEOROLOGICAS EN AROP POR AVANCE ESTACION INVERNAL PD

. SE APRECIA QUE EL PERSONAL DE TROPA/MATERIAL TRANSPORTADO A BORDO EL BUQUE QUEEN ELIZABETH II PODRIA HABER SIDO PARCIAL O TOTALMENTE RASLADADO A UNIDADES APTAS PARA ASALTO ANFIBIO/DESEMBARCO DMINISTRATIVO EN CABECERA DE PLAYA PUERTO SAN CARLOS SEGUN UNO DE OS MODOS CLN

A. MEDIANTE TRANSFERENCIA POR HELICOPTEROS A PARTIR 26 MAY EN ZONA E REUNION Y REAPROVISIONAMIENTO CON CENTRO A 600 MILLAS AL ESTE ALVINAS CMM CONDICIONES METEOROLOGICAS EN EL AREA HABRIAN OSIBILITADO LA MANIOBRA

B. MEDIANTE TRANSFERENCIA POR HELICOPTEROS Y EMBARCACIONES MENORES MM EN FONDEADEROS ISLA SAN PEDRO PD UNIDADES ANFIBIAS EN POSIBILIDAD NCONTRARSE EN AROP A PARTIR 29/30 MAY PD

. CONSIDERANDO QUE DOS BUQUES TIPO BDL SE ENCONTRARIAN AVERIADOS CMM A CAPACIDAD REMANENTE DE TRANSPORTE DE PERSONAL EN UNIDADES ANFIBIAS ERIA CLN

A. DOS BUQUES DESEMBARCO DIQUE TIPO FEARLESS CMM 1000 HOMBRES

B. CUATRO BUQUES DESEMBARCO TIPO SIR BEDIVERE CMM 1360 HOMBRES PD

SE APRECIA QUE SI EL PERSONAL FUERA A PERMANECER A BORDO DE NIDADES ANFIBIAS UN PERIODO CORTO CMM LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE NDICADA PRECEDENTEMENTE PODRIA SER INCREMENTADA APROXIMADAMENTE EN . 30 POR CIENTO PD

I COPERVALES TO JEMAYOAR COFUERTAR UO INPMAR COAVIAVAL
AERENAUSTRAL COGRUNAVINAS COFUERSUB . ENCONADAHUR INFO FUERTAR 79
XXXXX



EMGA
Carpeta Nº1

01 Jun 82

BASES PARA EL CALCULO DE BAJAS DE PERSONAL

1. FUERZAS NAVALES:

a. Se considera que pueden sufrir un GRADO DE DAÑO SEVERO-GRAVE o LEVE.

b. La incidencia de los grados de daño sobre el material redundan en una mayor o menor reducción de la capacidad operativa del mismo, a saber:

1) Grado de daño SEVERO: - 75%
2) Grado de daño GRAVE: 50%
3) Grado de daño LEVE: - 25%

c. Los daños en unidades navales pueden producir el HUNDIMIENTO de la misma en un término de MINUTOS, HORAS o DIAS, o implicar un TIEMPO DE REPARACION de pocos días, más de una semana o mucho mayor por no ser posible su reparación en alta mar, quedando la unidad al garete o debiendo ser remolcada.

d. Por otra parte los daños materiales a su vez afectan al personal, aceptándose que estos daños involucran los siguientes porcentajes de bajas:

1) Grado de daño SEVERO: 25%
2) Grado de daño GRAVE: 10%
3) Grado de daño LEVE: 3%

e. Por otra parte, se considera que las bajas navales comprenden sólo dos rubros:

1) Muertos y desaparecidos.
2) Heridos.

f. Asimismo también se da por aceptable la siguiente relación que se establece entre el GRADO DE DAÑO y el TIEMPO en que una unidad se ha hundido, a saber:

1) Hundimiento inmediato: (Menos de una hora).

Corresponde aplicar el concepto de grado de daño "SEVERO", en el que como mínimo se afecta el 25% de la dotación en la siguiente manera:

a) Muertos y desaparecidos: 30%
b) Heridos: 70%

2) Hundimiento Después de Varias Horas:

Corresponde aplicar el concepto de grado de daño "GRAVE", en el que como mínimo se afecta el 10% de la dotación de la siguiente manera:

a) Muertos y desaparecidos: 11%
b) Heridos: 89%

3) Hundimiento después de días:

Se aplica el concepto de daño "LEVE", en el que sólo se afecta al 3% de la dotación y de la siguiente forma:

a) Muertos y desaparecidos: 15%
b) Heridos: 85%

g. Los buques atacados y averiados que no se han hundido deben considerarse como dañados en forma grave o leve según se estime y deberán emplearse también los valores señalados precedentemente.

2. FUERZAS AERONAVALES:

a. Las consideraciones que se formulan son equivalentes para todos los tipos de aeronaves.

b. Si bien se puede asumir que cierto porcentaje de los pilotos y dotaciones de las aeronaves abatidas sobreviven y que tambien una parte se recupera, en este trabajo sólo se los considera como MUERTOS/DESAPARECIDOS y CAPTURADOS. Se han limitado los fundamentos de esta manera por las rigurosas condiciones de sobrevivencia que imperan en el área de operaciones y a su vez para facilitar las estimaciones de bajas.

3. FUERZAS DE DESEMBARCO:

a. Se considera que los atacantes pueden sufrir bajas por fuegos de infantería, artillería y ataques aéreos; éstos pueden ser INTENSOS o MODERADOS.

b. La operación de los fuegos señalados debe aplicarse sobre la totalidad de los efectivos que desembarcaron y/o atacan, razón por la cual estos porcentajes tienen que ser muy bajos, a saber

1) Fuegos de Infantería:

a) Intensos: 1 a 2%
b) Moderados: 0,5 a 1%

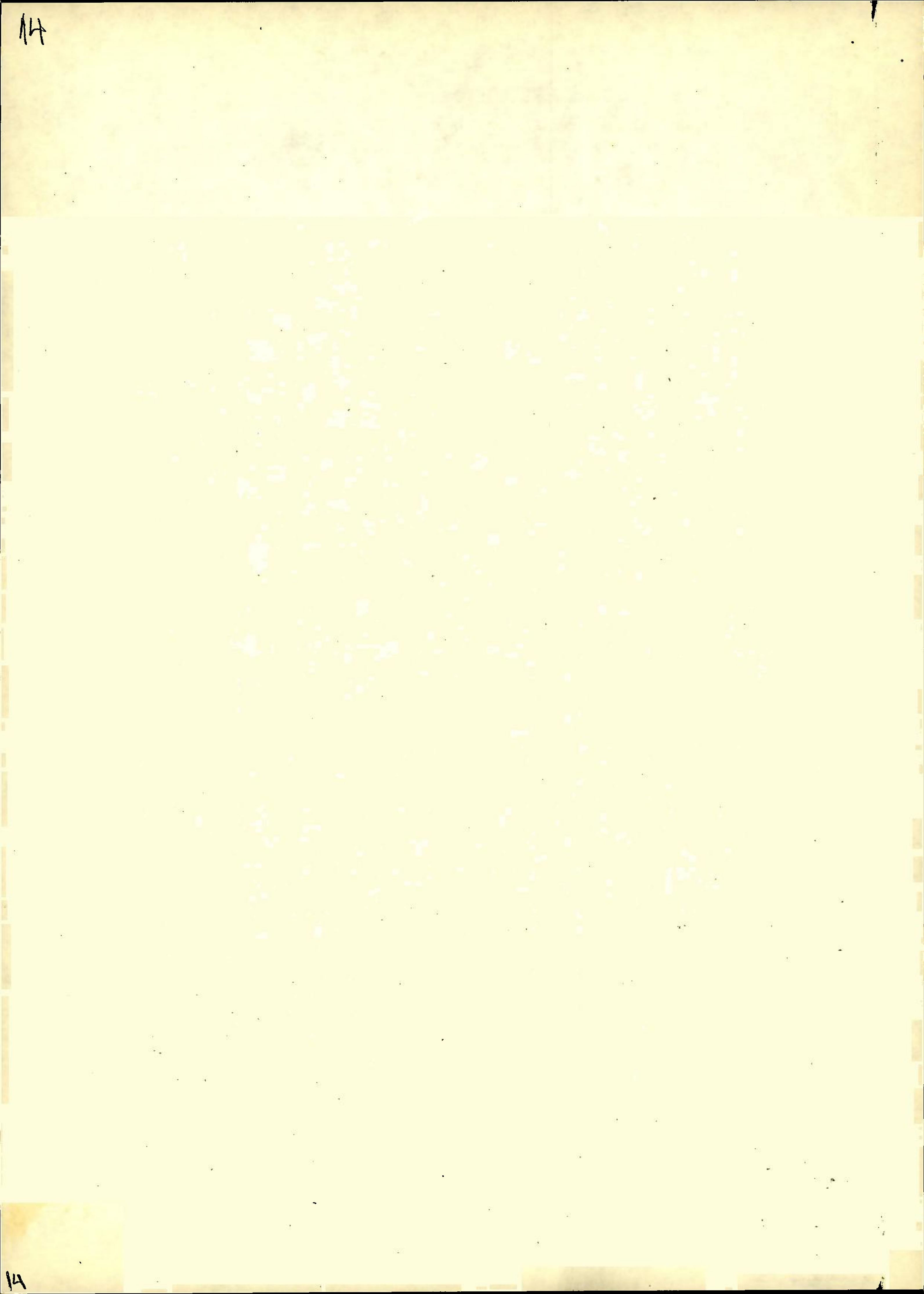
2) Fuegos de Artillería:

a) Intensos: 1 a 2%
b) Moderados: 0,5 a 1%

3) Ataques Aéreos:

a) Intensos: 2 a 5%
b) Moderados: 1 a 2%

c. En el combate terrestre se consideran que las bajas comprenden DESAPARECIDOS, MUERTOS, HERIDOS y CAPTURADOS.-



RESUMEN DE BAJAS BRITANICAS ESTIMADAS AL 28 MAY 82

1. FUERZAS NAVALES

FECHA	UNIDAD	TIPO	DOTACION	GD	BAJAS	M/D	H	ST M/D	ST H
01 MAY	HMS ANTRIM	COUNTY	471	G=10%	47	11%	89%	5	42
04 MAY	HMS SHEFFIELD	DD 42	268	S=25%	67	30%	70%	20	47
	HMS HERMES	PAL	2000(1)	G=10%	200	11%	89%	22	178
12 MAY	HMS BROADSWORD	FF 22	233	L=3%	7	15%	85%	1	6
	HMS PLYMOUTH	FF 12	235	L=3%	7	15%	85%	1	6
21 MAY	HMS ARDENT	FF 21	175	S=25%	44	30%	70%	13	31
	HMS ANTHELOPE	FF 21	175	S=25%	44	30%	70%	13	31
	HMS ARGONAUT	LEANDER	223	G=10%	23	11%	89%	3	20
	--------	FF 21	175	L=3%	5	15%	85%	1	4
	--------	LEANDER	223	S=3%	7	15%	85%	1	6
23 MAY	HMS GLASGOW	DD 42	268	L=3%	8	15%	85%	1	7
	RFA(M) CANBERRA	TRANSP.	1000(2)	L=3%	30	15%	85%	5	25
	HMS SIR GALAHAD	LLS	284(2)	L=3%	9	15%	85%	1	8
	HMS SIR LANCELOT	LLS	284(2)	L=3%	9	15%	85%	1	8
25 MAY	HMS COVENTRY	DD 42	268	S=25%	67	30%	70%	20	47

//..2..

25 MAY	HMS BRILLIANT	FF 22	223	G=10%	23	11%	89%	3	20
	RFA(M) ATLANTIC CONVEYOR		120	S=25%	30	30%	70%	9	21
		FF 21	175	G=10%	18	11%	89%	2	16
		DD 42	268	G=10%	27	11%	89%	3	24
	SUBTOTAL FUERZAS NAVALES				672			125	547

ACLARACIONES:

(1) Esta cantidad incluye los efectivos de un "Commando Anfibio".

(2) Se asume que el 50% del personal había podido desembarcar antes de que fuera atacado el buque.

2. FUERZAS AERONAVALES:

FECHA	SEA HARRIER	PILOTOS M/D	PILOTOS CAPTURADOS	SEA KING WESSEX	SEA LINK WASP	GAZZELLE	PILOT. Y TRI. M/D	PILOT. Y TRI. CAPT.	ST M/D	ST CA
01 MAY	4	3	1	4	--	---	12	--	15	1
04 MAY	3	2	-	-	1	1	3	--	5	-
05 MAY	2	2	-	-	-	-	-	--	2	-
12 MAY	-	-	-	-	1	1	3	--	3	-
21 MAY	3	3	-	2	2	-	10	--	13	-
22 MAY	1	1	-	-	-	-	-	--	1	-
24 MAY	1	1	-	-	-	-	-	--	1	-
25 MAY	2	1	1	-	1	-	2	--	3	1
26 MAY	10 (1)	-	-	20 (1)	-	-	-	--	-	-
27 MAY	1	1	-	2	-	-	6	--	7	-
SUBTOTAL FUERZAS AERONAVALES:									50	2

ACLARACIONES:

(1) CANTIDAD DE AVIONES Y HELICOPTEROS QUE SE ESTIMA SE PERDIERON CON EL HUNDIMIENTO DEL "ATLANTIC CONVEYOR".

3. FUERZAS DE DESEMBARCO:

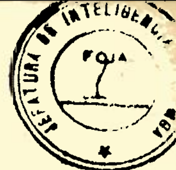
FECHA	EFECTIVOS DESEMBARCADOS O EN ATAQUE	EFECTIVOS REMANENTES	BAJAS POR: FUEGO DE INFANTER	BAJAS POR: FUEGO DE ARTILLERIA	BAJAS POR: ATAQUES AEREOS	TOTAL DE BAJAS	DESAP. 2%	MUER. 18%	HER. 80%	CAP.
01 MAY	72 (1)	-	-	-	-	72	1	13	-	58
21 MAY	1500 a 2000	-	1%—15/20	1% - 15/20	5%-75/100	123	2	22	98	-
22 MAY	-----	1395 a 1860	-----	-----	1%-14/18	16	-	3	13	-
23 MAY	2000 a 2200	1391 a 1842	-----	-----	1%-34/40	37	1	6	30	-
24 MAY	-----	3351 a 4002	-----	-----	-----	--	-	-	-	-
25 MAY	-----	3351 a 4002	-----	-----	2%-68/80	74	1	12	60	-
26 MAY	-----	3319 a 3922	-----	-----	1%-33/39	36	1	6	29	-
27 MAY	-----	3286 a 3883	-----	-----	1%-33/39	36	-	6	3	-
	600 (2)	-----	1,7% - 10	1% - 6	2,2% - 13	29	-	5	24	-
28 MAY	-----	3253 a 3844	-----	-----	1%-32/38	35	1	6	28	-
	1200 (2)	-----	1,3% - 14	0,5%-6	1,8% - 22	42	1	8	33	-
				SUBTOTAL FUERZA DE DESEMBARCO:		500	8	87	345	58

ACLARACIONES:

(1) Intento de helidesembarco en la zona FITZ ROY y luego en PUERTO DARWIN.

(2) Ataque diurno y luego nocturno a PUERTO DARWIN y GANSO VERDE.

SECRETO 291830 May 82



ACTUALIZACION DE LA CAPACIDAD ANFIBIA

1. MEDIOS DISPONIBLES:

   Ver Anexo I

2. CAPACIDAD DE HELIDESEMBARCO:

   a. Afectando todos los HE disponibles:

      1) Capacidad de transporte en 1 vuelo:
         28 HE x 15 hombres = 420 hombres

      2) Conclusión:

         Se requerirían 2 vuelos de 28 HE iniciales para helidesembarcar un "COMANDO" que se supone constituye la RESERVA GENERAL EMBARCADA.

   b. Afectando una parte de los HE disponibles para dejarle a los efectivos ya desembarcados y que se encuentran en SAN CARLOS la capacidad de proyectarse hacia el ESTE a lo largo de las ALTURAS RIVADAVIA (WICKHAM):

      1) Capacidad de transporte en 1 vuelo de efectivos equivalente a una Compañía Reforzada:

         14 HE x 15 hombres = 200/210 hombres

      2) Conclusión:

         Se requerirían de 3 a 4 vuelos de 14 HE iniciales para helidesembarcar la RESERVA EMBARCADA.

   c. CONCLUSION:

      1) La disponibilidad de helicópteros compromete seriamente los desplazamientos aeromóviles hacia el ESTE o los limita a efectivos del órden de agrupaciones de combate del orden de Compañías reforzadas, si el enemigo pretenda poder disponer de su reserva con mayor o menor libertad.

      2) Cuanto más uso haga el enemigo de sus HE más afectará su capacidad para helidesembarcar una reserva de magnitud y lo que es más grave, el poder hacerlo oportunamente.

3. DESEMBARCO POR SUPERFICIE:

   a. Capacidad posible en base a los elementos disponibles:

      1) Elementos de asalto:

         42 EDPV x 35 hombres: 1470 hombres



2) Conclusión:

Esta cantidad permitiría el desembarco de dos batallones con cuatro compañías en asalto, disponiendo de sus respectivas reservas y armas de apoyo embarcadas también en EDPV.

b. Desembarco de material pesado y del Batallón reserva de la Brigada "QUEEN ELIZABETH".

Se dispone de 10 LCM9 que son suficientes para ello, además de la capacidad que tienen para varar los 4 BDL aún operativos.

c. Actividades previas y tiempo requerido para estar en condiciones de efectuar el Movimiento Buque a Costa:

1) Alternativa 1: TRASBORDO DEL TRANSPORTE A EMBARCACIONES DE DESEMBARCO:

a) Se evitarían todas las transferencias previas, con lo que se ganaría mucho tiempo.

b) La extensión del MBC sería muy grande, lo que afectaría sensiblemente a las tropas de asalto y al mismo tiempo se estaría arriesgando en exceso al transporte.

c) Conclusión:

A pesar de lo complicado de las transferencias de personal y el tiempo que demandan, todo indica que es preferible al trasbordo directo.

2) Alternativa 2: TRANSFERENCIA DEL TRANSPORTE A BUQUES DE DESEMBARCO Y FRAGATAS Y POSTERIOR TRASBORDO A EMBARCACIONES DE DESEMBARCO.

a) Transferencia a transportes:

(1) BDL	SIR TRISTAN	1 Compañía Desembarco en As
(2) BDL	SIR PERCIVALE	1 Compañía Desembarco en As
(3) BDL	SIR BEDIVERE	1 Compañía Desembarco en As
(4) BDL	SIR GERIANT	1 Compañía Desembarco en As
(5) 2 FF		1 Agrupación Reserva de 1 BD
(6) 2 FF		1 Agrupación Reserva de 1 BD
(7) LPD	FEARLESS	Elementos [illegible] de los BD BD reserva [illegible] Brigada

19

18



b) Transporte a embarcaciones

1) De cada uno de los buques señalados en el párrafo anterior, excepto el LPD FEARLESS, la tropa se embarcará en EDPV.

2) Distancia de la Zona de Transporte a las playas:

- Desembarco sin oposición: 1500 a 3000 m
- Desembarco con oposición: 4000 a 6000 m

c) Tiempo estimado para efectuar las transferencias:

La limitación surge en el mismo transporte que no puede operar más que 3 EHH y 6 ET, con lo que se aprecia que las transferencias se podrían completar en 4 días. Estas deberan efectuarse de día por razones de visibilidad y bajas temperaturas.
Por otra parte, la navegación de las EDPV y el embarco en las BDL y FF si bien implica cierto tiempo, esto no cobra trascendencia comparado con el de la transferencia.

d) Limitaciones para alojar a las agrupaciones de desembarco en las BDL, LPD y FF:

1) Las BDL pueden incrementar la cantidad de tropas que transportan de 340 a 530 por períodos de 1 a 2 días.

2) El LPD puede incrementar su número de 500 a 650 hombres, siendo importante señalar que este buque ha desembarcado el 21 de Mayo las tropas que tenía.

3) Las FF por lo general solo tienen una capacidad adicional del orden de 50 hombres, por lo que esta transferencia posiblemente tenga lugar el mismo día del desembarco.

e) Influencia del mal tiempo:

1) Con fuertes vientos y mal tiempo la transferencia no se puede concretar.

2) El reparo que podrían brindar las bahías de la Isla SAN PEDRO (GEORGIAS) sería muy conveniente, pero producirían una demora de 6 a 7 días para concretar el desembarco, con lo que es más práctico esperar que amaine el temporal.

4. CONCLUSION GENERAL:

a. La capacidad anfibia remanente le permite a la FT BRITANICA transferir la Brigada QUEEN ELIZABETH a otros buques de menor porte.

b. Una vez transferida esta Brigada en el término de 4 días a partir de la llegada del transporte QUEEN ELIZABETH al área de operaciones, los británicos podrían desembarcar ésta unidad por superficie y emplearla de las siguientes formas:

1º) Desembarcar toda la Brigada o sólo un Batallón de la misma en la CP SAN CARLOS y proyectarlo en dirección a PUERTO ARGENTINO.

2º) Desembarcar toda la Brigada o 2 Batallones de la misma en proximidades de PUERTO ARGENTINO para constituir una nueva CP al Norte del mismo ante la eventualidad de que las operaciones proyectadas desde la CP SAN CARLOS no prosperen convenientemente o con la rapidez deseada. La nueva CP podría tener lugar en URANIE BAY - STRIKE OFF POINT.

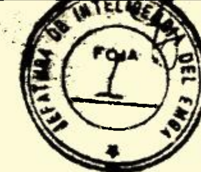
3º) Desembarcar toda la Brigada ó parte de la misma con fuerte oposición en Bahía COOKERY al Este de PUERTO ARGENTINO para contribuir al ataque terrestre porveniente de la CP SAN CARLOS.

4º) Desembarcar toda la Brigada simultaneamente al Norte y Este de PUERTO ARGENTINO para contribuir y apresurar la caída del Puerto sometido al ataque terrestre proveniente de la CP SAN CARLOS.

c. Asimismo, la capacidad anfibia remanente le permite a la FT retener una reserva general embarcada lista a ser helidesembarcada del orden de 1 Batallón de"Comandos"(-).



ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE



SECRETO

ANEXO 1

MEDIOS DISPONIBLES

ACTUALIZACION DE LA CAPACIDAD ANFIBIA

1. MEDIOS DISPONIBLES

Tipo	Identificación	Cap.Tr.	HE Asalto	EEH	LCM9	LCVP	Pers.Desemb.	Observaciones
LPD	FEARLES	650	5	2	4	12	500	
BDL	SIR TRISTRAM	340	1	1	2	10	-	
	SIR PERCIVALE	340	1	1	2	10	-	
	SIR BEDIVERE	340	1	1	2	-	-	34 Veh.
	SIR GERIANT	340	1	1	-	-	-	34 Veh.16 Tan.
	SIR LANCELOT	-	1	-	2	10	340	Aver.
	SIR GALAHAD	-	1	-	2	10	340	Aver.
AO	OLMEDA	-	4	1	-		-	
	TIDE SPRING	-	6	1	-		-	
	TIDEPOOL	-	6	1	-		-	
Tr.Log.	FORT AUSTIN	-	4	2	-		-	
	FORT GRANGE	-	4	2	-		-	
	RESOURCE	-	4	1	-		-	

//..2..

SECRETO



	STROMNESS	-	-	1	-	-	
	ATLANTIC CONVEYOR	-	-	-	-	-	HUNDIDO
Tr.Pers.	CANBERRA	-	2	2	-	2000	
	QUEEN ELIZABETH	3500	2	2	-	-	Debe Transferir Pers.Embarcado.
	ELK	-	-	-	-		

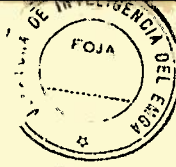
2. MEDIOS DE DESEMBARCO

- TOTAL POSIBLE	43	14	52
- TOTAL ESTIMADO COMO DISPONIBLE	28	10	42
- PERDIDOS EN COMBATE	15	4	10



ALFREDO LUZURIAGA
CAPITAN DE FRAGATA
[illegible]

ESTRICTACTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL



AGREGADO: "B" 1

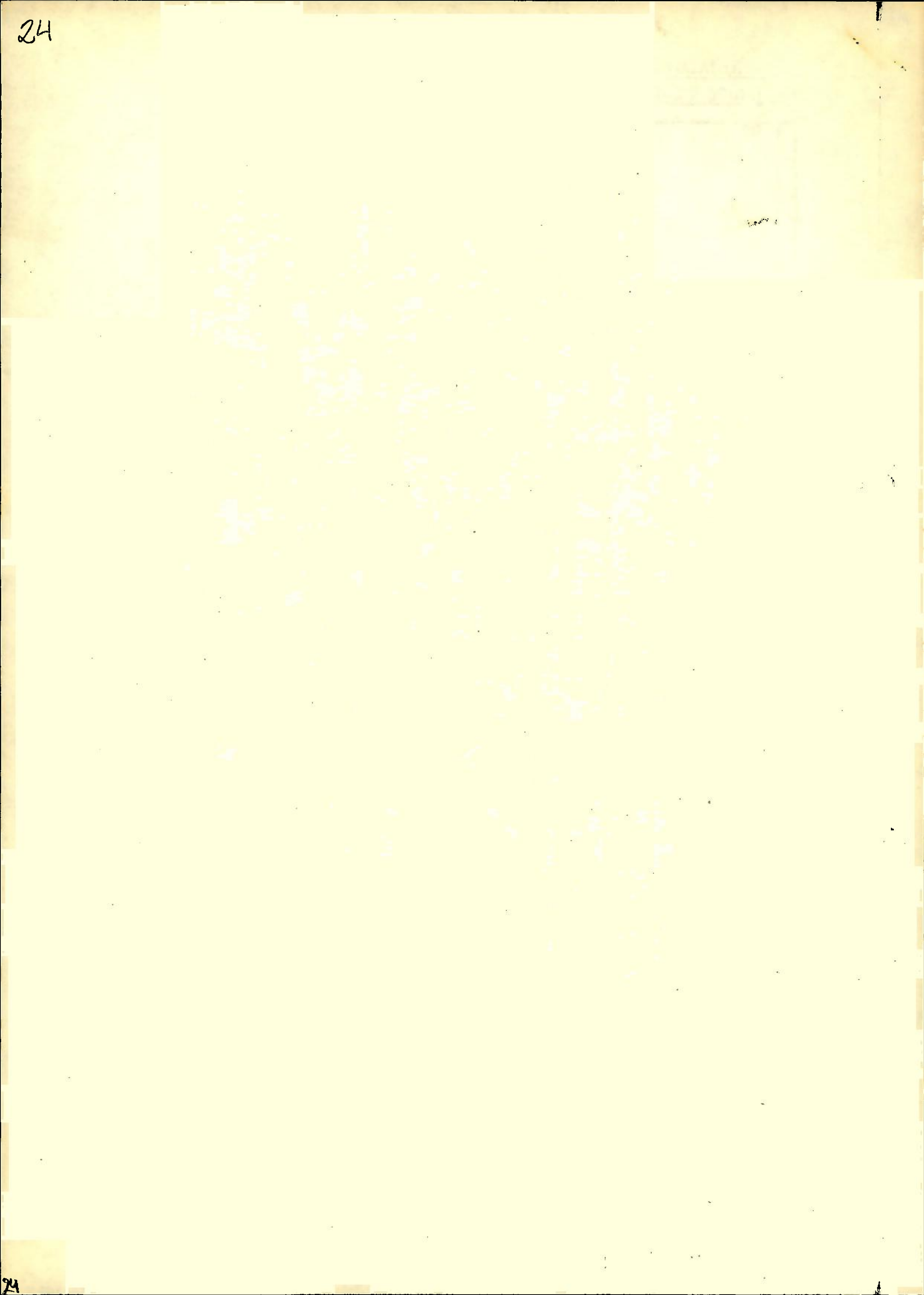
GRUPO GEORGIAS

ETD: 01/02 APR

ETA: 24 APR

Luego en AROP

1 DD 1 FF 2 AUX.


24

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL EMGA
FOJA 1

BUENOS AIRES, 19 de mayo de 1982.

OBJETO: S/informe sobre apreciación de degradación de capacidad operativa de Fuerza de Tareas Británica en función del tiempo.

AL SEÑOR JEFE DE INTELIGENCIA DEL E.M.G.A.

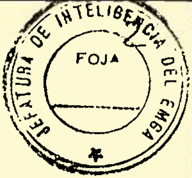
Adjunto elevo informe producido por la Comisión designada por despacho GFH: P-111712/82"S" y compuesto por los siguientes miembros:

CNCBFEIGET	Néstor Antonio DOMINGUEZ
CNCBFEIGIF	Miguel Roberto ZAPATA
CFCBFEPR	Jorge RETES
CFCPINEMET	Jorge Pedro AUGE
CFCBFEPR	Eugenio Salvador BRUSA
CCCBFEIGSA	Edgardo Ruben BARRIENTOS
TNCBCN	Alejandro Francisco UBERTI

Dejo constancia que solicité colaboración a la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL, para recibir información relativa a aeronaves. Cumplió esta función el Señor Capitán de Navío Ingeniero Aeronáutico Dn. Raul Ernesto GOMEZ ROCA.

AGREGADO: Informe mencionado en "OBJETO".

NESTOR ANTONIO DOMINGUEZ
CNCBFEIGET



INFORME SOBRE APRECIACION DE DEGRADACION DE CAPACIDAD OPERATIVA DE FUERZA DE TAREAS BRITANICA EN FUNCION DEL TIEMPO.

A - CONSIDERACIONES GENERALES:

De un primer análisis de tipo general cabe hacer las siguientes consideraciones previas al análisis más detallado que se hace en el punto "B":

1º) Se considera como punto inicial de referencia para evaluar las capacidades de distinto tipo el fijado por la NATO para cada buque en tiempo de paz.

2º) El sostén logístico tendrá que ser instrumentado casi totalmente a través de unidades móviles por lo que se hace necesario establecer un tren o cadena logística que se estima será completado dentro de unos diez días.

3º) Existen factores de tipo meteorológico (evidenciados por la planilla del agregado "A"), que pueden agravarse en el futuro próximo, y que afectan sustancialmente un apoyo logístico móvil, a la par que incrementan la necesidad del mismo.

4º) El análisis se hará considerando solamente las capacidades de los buques de guerra (según se indican en la Carpeta "Capacidades Operativas de las Fuerzas de Ataque Británica") y considerando a los buques auxiliares y mercantes como contribuyentes a asegurar el mantenimiento de dichas capacidades. No se analizan las capacidades de estos últimos buques en sí.

5º) Como único apoyo logístico fijo de cierto valor se considera el existente en las Islas de Georgias y evaluado según un informe auxiliar.

6º) En atención a la información existente sobre como se va implementando la cadena logística se estima que la misma puede ser importante en un plazo relativamente corto y que tendrá capacidad de producir relevos de personal de mantenimiento (incluyendo personal civil de diseño y fábrica) y de acercar materiales necesa-

rios (que puedan ser provistos de los stock del MOD y/o de las fábricas) en un plazo de unos 15 días (tiempo para comunicación radioelétrica, traslado de avión desde Reino Unido a Isla Ascensión y envío por mar hasta el Teatro de Operaciones).

7º) Se entenderá como "capacidades normales" para los sistemas de armas a las definidas, para cada buque, en la Carpeta de "Capacidades Operativas de la Fuerza de Ataque Brtánica" la que no tiene en cuenta los valores de disponibilidad basados en la experiencia de mantenimiento y la calidad del apoyo logístico, que podrían considerarse como punto de partida para evaluar el deterioro.

8º) Se estima que la degradación de capacidades con el tiempo es inversamente proporcional al grado de automatización que emplean las unidades por lo que las más afectadas serían las más modernas.

9º) El Análisis que se encara a continuación se basará en una clasificación de los buques por tecnologías y en una separación de los aspectos de propulsión y sistemas de armas como de lo que sea buques y aeronaves - (Punto "B").

B - ANALISIS:

1 - Clasificación de buques por tecnologías (Edades).

Para iniciar el análisis es conveniente agrupar los buques según sus tecnologías y, por lo tanto, sus edades:

A - Moderna (gran automatización)

- PA "INVINCIBLE" (1980)
- Tipo 42 DD "GLASGOW" (1979)
  - DD "COVENTRY" (1978)
- Tipo 22 FF "BROADSWORD" (1979)
  - FF "BRILLIANT" (1981)
- Tipo 21 FF "ALACRITY" (1977)
  - FF "ANTELOPE" (1975)
  - FF "ARROW" (1976)

B - Intermedia (Mediana automatización)

- Clase County (Gran Automatización para máquinas)
  - DD "ANTRIM" (1970)
  - DD "GLAMORGAN" (1976)
- PA "HERMES" (1959 -Refit 1980) (Sin automatización para máquinas)
- Auxiliares: "FEARLESS"
  - "INTREPID"

C - Antigua

(Sin automatización)

Tipo 12 FF "PLYMOUTH" (1961)

FF "YARMOUTH" (1960)

-NOTA: Al lado del nombre de cada unidad se aclara, con cifra entre paréntesis, la fecha de habilitación operativa de cada una.

2 - Análisis del estado inicial de los sistemas de armas.

2.1 Grupos de buques provenientes de Portsmouth:

Podemos distinguir tres variantes:

2.1.1. Buques que se hallaban en servicio y con las "capacidades normales" definidas. (Todos excep to los indicados en 2), 3), 4) y 5).

2.1.2. Buques que se hallaban en "Refit" y debieron interrumpirlo para zarpar (HMS "ANTRIM"). Se estima que su capacidad debe ser menor a la normal debido al alistamiento apresurado para zarpar. No puede estimarse un porcentaje.

2.1.3. Buques que se hallaban en condiciones de retiro de servicio (HMS "FEARLESS" e "INTREPID"). Se estima que pueden presentar problemas en sus sistemas de armas.

2.1.4. Dudas con las tipo "County" por estar próximas a ser retiradas de servicio y venta.
Dudas con las tipo 12 por su antiguedad (Año 1961).

2.1.5. Dudas con respecto a las tipo 22 por ser nuevas y aún en desarrollo.

2.2. Grupos de buques provenientes de Gibraltar:

Estos buques se hallaban operando en el Medíterraneo desde 20 días antes de su asignación a la Fuerza de Tareas por lo que para éstos, debe preverse una degradación mayor en los factores que luego se analizan.

Estos buques son: "GLAMORGAN", "GLASGOW" y "COVENTRY".

3 - Degradación de la capacidad de los sistemas de armas con el tiempo:

Tenemos en cuenta los siguientes aspectos:

3.1 Mantenimiento de buques y aeronaves.

3.1.1. Mantenimiento preventivo.

3.1.1.a) Mantenimiento preventivo a bordo

Pueden considerarse como factores que producen un deterioro con el tiempo, los siguientes:

a.1) En los buques con tecnología moderna se estima que son necesarias 5 horas de trabajo diario por hombre afectado a los sistemas de armas, si se desea mantener al día el plan de mantenimiento. Dadas las condiciones meteorológicas del Teatro de Operaciones y la probable condición prolongada de "cruceros de guerra", se considera que el mismo no puede ser cumplido en su totalidad.

a.2) Posible falta de capacidad profesional del personal de mantenimiento (por falta de retención de personal mas capáz y, por costumbre, a apoyarse en personal de diseño y de fábricas para resolver problemas difíciles).
Esto es aplicable principalmente a los buques con tecnología moderna y, en especial, con radares de control tiro. (909).

a.3) Es esperable que los sistemas de los buques sufran un deterioro en su ajuste con el tiempo y que el reajuste sea dificultoso porque el personal de abordo no actúa normalmente en estas tareas sino que recurre al "Weapon System Tunning"

Group" o a el "Captain Weapons Trials" para hacerlas, (puede ser que los buques de apoyo traigan personal adecuado pero su intervención puede ser dificultosa).

a.4) Las condiciones meteorológicas pueden acelerar procesos de corrosión en partes vitales de los sistemas de armas de los buques y condicionar su funcionamiento por ser poco posibles las acciones correctivas.

3.1.1.b) Mantenimiento preventivo de base.

b.1) La base debe ser suplantada por el personal y medios de que puedan disponer los buques auxiliares dado que, según la información disponible, no puede esperar un gran apoyo desde las Islas Georgias (salvo que se generen facilidades al respecto).

b.2) Se estima que los buques taller y los portaaviones deben haber sido reforzados en sus capacidades habituales como para absorber las necesidades de sistemas de armas de buques y aviones. Se descuenta el embarque de personal del "Weapon Sistem Tunning Group", del "Fleet Maintenance Group", de civiles de fábricas proveedoras, etc.

3.1.2. Mantenimiento correctivo.

Deben considerarse los siguientes aspectos de degradación:

a) Valen las consideraciones del punto 3.1.1. a.2), pero más agudizadas por los problemas que puede plantear el diagnóstico.

b) Pueden darse casos de repuestos necesarios no previstos y que sean provistos luego de una demora de 15 días, implicando la condena de un sistema de armas por igual lapso.
Estos casos serán muy aislados dado que, aún en los buques más modernos, se llevan estadísticas de consumo, según un siste-

ma computarizado para datos reales.
Los consumos en tiempo de guerra pueden exceder las previsiones.

3.2. Repuestos.

3.2.1. Buques.

3.2.1.1. En cuanto a repuestos de a bordo, las previsiones normales son de 90 días de campaña, por lo que se estima que los buques tienen repuestos suficientes para operar.
La capacidad de reaprovisionamiento brindada por los buques auxiliares, asegura en cierto modo el mantenimiento de stocks (especialmente en el caso de buques de tecnología moderna e intermedia).
Puede haber dificultades con los buques de tecnología antigua.
El reaprovisionamiento de repuestos a los buques auxiliares, puede ser lento y dificultoso, pero al margen de 90 días que prevé el sistema, se estima fácilmente asimilable.

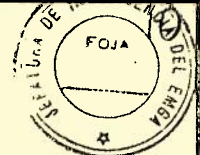
3.2.1.2. Los repuestos de base pueden ser transportados por los buques auxiliares, pero puede ocurrir que los stocks de algunos items han sido insuficientes inicialmente (por problemas de fabricación o por cambios debidos a las modificaciones). Esto crea algunas dificultades que pueden ser importantes como para afectar las capacidades de los sistemas si el conflicto se prolonga.

3.2.1.3. Habiendo varias unidades de igual tipo y/o con sistemas de armas iguales, hay una buena posibilidad de apoyo mutuo en esta materia, lo que permite mejorar las posibilidades de cada buque.

3.2.2. Aeronaves.

3.2.2.1. En general el mantenimiento se basa en cambio completo de equipos y/o unidades, y se estima que los portaaviones han sido adecuadamente provistos.

3.2.2.2. Por las diferencias que existen entre los SEA HARRIER y los HARRIER, puede haber limitaciones de repuestos para este último tipo de aviones.



3.3. Corrosión.

3.3.1. Buques.

3.3.1.1. Para elementos expuestos al ambiente salino y con las condiciones de mar y viento que han afectado a la Fuerza de Tareas desde el abandono de su apostadero habitual, es esperable un deterioro sensible en antenas (aislaciones, material irradiante, conexiones, etc), lanzadores de misiles o cohetes (corrosión en cajas de conexiones, fallas de estaqueidad, etc.) y cañones (dificultades para hacer mantenimiento en cubierta, filtraciones, etc.)

3.3.1.2. Los misiles, en general, tienen muy poca tolerancia al ambiente salino (por ejemplo los SEA DART, luego de 2 minutos de exposición, deben ser enviados al Depot para recorrida).
Los EXOCET y los SEA WOLF no son afectados por ir en contenedores debidamente protegidos.
Los SEA SLUG tienen el mismo problema que el SEA DART pero, dado que los lanzadores están en popa, se ven menos afectados.
El SEA WOLF se estima que está debidamente protegido.

3.3.2. Aeronaves.

3.3.2.1. Los aviones HARRIER (que no han sido "marinizados") tienen elementos de magnesio que son rápidamente afectados en un ambiente salino de estas características.
La recuperación de aeronaves afectadas por estos problemas, es muy dificultosa.

3.3.2.2. Los aviones a reacción que se hallen en cubierta y a la orden por períodos prolongados, son muy afectados. (se estila que estos aviones sean siempre los mismos para no afectar a todo el plantel).

3.4. Vibraciones.

3.4.1. Se estima que las vibraciones originadas por la propulsión no son importantes (para los sistemas de armas), a las velocidades que nor

malmente desarrollan los buques británicos.

3.4.2. Las vibraciones por golpes de mar pueden afectar a los misiles en sí y llevar a un incremento de tareas de mantenimiento en los sistemas de manipuleo de los mismos (el cual es dificultoso con las condiciones meteorológicas planteadas).

4. DEGRADACION DE LA CAPACIDAD DE PROPULSION DE LOS BUQUES CON EL TIEMPO

4.1 PORTAAVIONES	PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	Hs. entre Recorridas Turbinas	Puesta en Serv.	Consumo/día	Radio de acción
HMS INVINCIBLE	4 OLY TM3B	112.000 SHP	5.000	1980	18'-160 Tn 25'-380 Tn	5000'-18 Ns.

4.1.1 Duración stok de repuestos: Estimado 90 días (repuestos de a bordo) filosofía inglesa. Repuestos de Base: En función de la capacidad de los buques de Apoyo.
Se considera que cualquier tipo de repuestos puede estar a su disposición desde la Isla de Ascención.

4.1.2 Capacidad de sostén logístico móvil: Limites establecidos por la capacidad de transporte de repuestos y talleres. No pueden efectuar recambio de unidades propulsoras. El límite práctico fijado por la ROYAL NAVY en sus unidades propulsoras OLYMPUS es de 5000 horas de servicio (equivalen a 7 meses de servicio continuo a lo que se debe adicionar que el buque normalmente navega con 2 turbinas o sea que este periodo se incrementa considerablemente).

4.1.3 Capacidad inicial: a) Según edad: buque nuevo.
80% disminuida en horas de servicio de acuerdo a modalidad ARMADA REPUBLICA ARGENTINA.

b) Según origen: 100% de a) (zarpó de Portsmouth)

4.1.4 Degradaciones de las capacidades con el tiempo:

Repuestos
- De a bordo: 90 días
- De base: En función de la capacidad de los buques de apoyo
  Se estima muy prolongada.

Mantenimiento

- Preventivo
  - a bordo
    - capacidad profesional: se estima baja por la modalidad de la ROYAL NAVY de recambio
    - apoyo: puede existir un grupo de mantenimiento de Base embarcado en Buques Logísticos o en la misma unidad.
  - Base
    - Apoyo de Buques Talleres en función de su capacidad personal y material. Se aprecia que de no estar embarcado el "Fleet Maintenance Group" esta se vería disminuída.
    - GEORGIAS: Por los informes sobre los talleres de las Islas Georgias en éstas se podrían efectuar reparaciones menores y reparaciones de casco, tuberías, cableado, bobinado, etc. En ambos casos existen limitaciones de fabricación de repuestos y ajustes de sistema de control.
- Correctivo
  - Mismas apreciaciones que en el punto anterior con la salvedad de que podría existir personal técnico de fábricas que puedan suplir la menor capacidad del personal naval.
  - Se aprecia que la capacidad de los Buques Taller es buena.

4.1.5 Problemas de Casco: No se conocen y no hay antecedentes.

4.1.6 Vibraciones: Las condiciones metereológicas desfavorables afectan sensiblemente los equipos de propulsión auxiliares y control disminuyendo su eficacia en función al grado de actividad metereológica.

4.1.7 Conclusión: Buque nuevo con pocas limitaciones.

4.2 PORTAAVIONES

	PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	Puesta en Sevicio	Consumo/día	Radio Acción
HMS HERMES	Turbinas de vapor PARSONS.	76000 HP	1959	18'-180 Tn. 25'-400 Tn.	7500' a 17'

Consideraciones: Este Portaaviones fué modificado en 1980/81. Por observación visual en la Base Naval de Portsmouth se estima que se estaba preparando para su entrega a Chile segun lo trascendido. Las características de su propulsión lo encuadran dentro de la planta a vapor confiable de la década del 50.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

4.3 DESTRUCTORES - CLASE 42 - 21 Y 22

	PLANTA PROPULSORA	POTENCIA	PUESTA EN SERVICIO	CONSUMO	RADIO DE ACCION
—	COGOG 2 OLY y 2 TYNE	56.000 HP	1975/78	18' - 50 Tn 25' - 160 Tn	Tipo 42' - 4.600 á 18' Tipo 21' - 4.600 á 17' Tipo 22' - 5.000 á 18'

Consideraciones: Válidas las indicadas para el HMS "INVINCIBLE".

Planta Propulsora: Estos tipos de unidades están equipadas con dos turbinas TYNE para velocidad de crucero que es menos confiable que la planta OLYMPUS en condiciones de tiempo desfavorable. Para alta potencia llevan 2 turbinas OLYMPUS lo que disminuye notoriamente su radio de acción (a 26' - 1.900')

Fallas mas frecuentes: Turbinas OLY - Sensores de la consola control maquinaria.

Turbinas TYNE - Starter motors.

Las fallas indicadas son rápidamente subsanables teniendo repuestos y personal idóneo.

TYNE. En el supuesto que se le hubieran introducido a todas las unidades las modificaciones de larga vida estas turbinas tendrían fijadas

por la RN 4.000 horas de vida útil (166 días de operación continuada.

Personal: Los prolongados períodos de mal tiempo afectan la operación y mantenimiento de la planta propulsora.

Casco: Las Clase 21 y 42 tuvieron inicialmente problemas de fisuras en el casco con mal tiempo. Se estima que en todas estas unidades se les ha introducido las modificaciones aconsejadas por el MOD. ya que oportunamente se indicó a nuestra ARMADA la necesidad de introducir modificaciones en los Tipo 42.

4.4 Resto de unidades consideradas:

No se conocen las perfomances y problemas que puedan tener,

NOTA: Observaciones personales coinciden que las unidades británicas en épocas de paz toman puerto cuando el estado del mar puede provocar averías o descalibraciones en los sistemas.
Dado el apoyo logístico apreciado, se considera que todas las unidades involucradas en el Teatro de Operaciones desde el punto de vista máquinas podrán operar sin limitaciones de consideración, por un tiempo prolongado.

4.5 Consideraciones generales

4.5.1 Estado del tiempo: De acuerdo a los informes recibidos del estado del tiempo en el área de operaciones y aproximación, deben computarse 6 días de temporal muy fuerte entre las bases y Ascensión y 15 días de mar gruesa en la zona de aproximación y operaciones que podría haber inferído en la eficiencia de algunos sistemas y en el mantenimiento de abordo, especialmente en las nuevas unidades (la experiencia de nuestras unidades Tipo 42 indican que este deterioro podría llegar al 20%).

4.5.2 Evaluación de sistemas:

Basada en la experiencia de unidades similares de nuestra ARMADA.

Sistema de Propulsión: "OLYMPUS" : Muy confiable.

"TYNE" : Confiable pero con limitaciones en función de la meteorología.

El tipo de operaciones que estaría realizando les permiten todas las alternativas de uso de su planta propulsora 2 OLY - 2 TYNE - 1 OLY y 1 TYNE - 1 OLY o 1 TYNE. Esto hace suponer su capacidad para este tipo de operaciones se mantendrá por un período prolongado de tiempo.

Sistema de gobierno: Confiable y con alternativas de uso en caso de averías.

40

8

Sistema de estabilizacion: Muy confiable. Reducen el rolido a una quinta parte. En caso de avería se verían afectados sensiblemente los sistemas de armas y perjudicarían -sensiblemente el esta.o psíquico del personal y su capacidad como mantenedores abordo.

Sistema de calefacción y agua caliente: Confiable en función de los repuestos que lleven a bordo. En caso de fallas se afectaría los sistemas de combustibles.

Sistema hidráulico: Muy confiable. En caso de impacto en el anillo, se limita la operación de guinches, cabrestante, grúas, ascensores, traspaso de pesos, etc.

Sistema de agua enfriada: Muy confiable, pero su avería afecta definitivamente los sistemas de armas.

5- Probable afectación de capacidades operativo de la Fuerza, según Carpeta "Capacidades Operativas".

5.1. Capacidad Anfibia.

1) El personal de "Royal Marines" embarcado sufriría las consecuencias naturales del mareo, tanto a bordo como del desembarco (mareo de tierra).

2) Las circunstancias de un periodo de navegación prolongado afectaría la capacidad física y surgirian transtornos de conducta y relación en el personal.

5.1.1. Helicópteros.

Degradación mensual estimada en 7 a 8% (para los que no son transportados en los portaaviones)

5.1.2. Lanchas.

No se estima degradación con el tiempo.

5.1.3. Apoyo Naval:

Con los cañones de 4,5" MK8, se presentaron problemas de confiabilidad y de munición que persistían a fines del año pasado en buques propios.

No se sabe si afectan a los buques británicos y a la munición de guerra.

5.1.4. Apoyo Aeronaval.

Desde el punto de vista logístico se estima que los porcentajes de deterioro de aviones serían los siguientes:

1º) SEA HARRIER: 7 a 8%. Mensual

2º) HARRIER: 14 a 16%. Mensual

5.2. Capacidad de Defensa Aérea.

5.2.1. Capacidad de Detección.

Desde el punto de vista logístico, se estima que no está degradado.

5.2.2. Capacidad Contra Aérea.

Degradación por problemas logísticos de:

a) SEA HARRIER: 7 a 8%. Mensual

b) HARRIER: 14 a 16%. Mensual

5.2.3. Capacidad de Defensa de Area.

Se estima que puede estar afectado por los elementos de juicio antes expuestos, de manera que los misiles SEA DART se hayan degradado:

a) Por disponibilidad del sistema de a bordo para lanzar: 50% (factor no considerado como limitación de capacidad inicial)

b) Por vibraciones: 5% mensual.

Por lo que la probabilidad de que un misil sea lanzado en cualquier momento, puede estimarse en un 45% luego de un mes de operaciones.

La misma debe ser multiplicada por la de impacto para estimar abatir un blanco con un misil. Por supuesto, si se lanzan más misiles del mismo buque o de otros, la probabilidad crece.

Se está de acuerdo en que los misiles SEA SLUG no estarían operativos.

5.2.4. Capacidad de Defensa Puntual.

Los misiles SEA CAT son estimados como confiables en su capacidad.

En el caso de los SEA WOLF, no se está en condiciones de evaluar la capacidad y degradación de los mismos.

5.3 Capacidad Antisubmarina.

Desde el punto de vista logístico se estima que la capacidad antisubmarina, no ha sufrido deterioro.

5.4 Capacidad de Ataque Aeronaval.

Degradada de la siguiente manera mensual.

5.4.1 SEA HARRIER: 7 a 8% mensual.

5.4.2 HARRIER: No dispone de radar, lo que limita su capacidad.

Igual precisión que el SEA HARRIER para ataques con bombas.

En cuanto al aspecto degradación es el doble que la de dicho avión.

5.4.3 Helicópteros: idem SEA HARRIER.

6. Tareas que no pueden realizarse en el mar.

6.1 Buques.

6.1.1 Cambio de elementos voluminosos y/o pesados que involucran el uso de gruas. (antenas de radar, radomes, turbinas de gas, algunos transductores sonar, etc.)

6.1.2 Cambio de domos sonar, se considera poco probable debido a las condiciones meteorológicas reinantes.

6.1.3 Reaprovisionamiento de misiles con estado de mar superior a 3.

6.1.4 Ajustes o verificación de Sistemas de Armas con estado de mar superior a 3, especialmente para sistemas modernos como GWS30 (SEADART), CWS25 (SEAWOLF)

6.1.5 Cambio de turbinas de gas y de turbinas de poder.

6.1.6. Cambio de bombas de los sistemas de hélice de paso variable.

6.1.7. Cambio de palas de sistemas estabilizadores de rolido o reparación de las mismas.

6.1.8. Reparación de averías en cajas de reducción.

6.1.9. Repración de averías externas de timón.

6.1.10. Reparación de consola de control de máquinas.(si el daño es importante).
Esto implica que el buque puede operar con limitaciones operativas desde controles locales.

6.2. Aeronaves.

6.2.1. Cambio de motor avión HARRIER o SEA HARRIER.

6.2.2. Cambio de pala de helicópteros.

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL

C - CONCLUSIONES

En base al análisis realizado en el Punto "B" puede inferirse las siguientes conclusiones:

1º) En cuanto a la degradación de las capacidades operativas puede decirse que la que puede estar más afectada al momento y sufrir una declinación más rápida en el futuro es la anti-aérea.-La capacidad antisubmarina se estima como no afectada al presente y con declinación lenta en los próximos meses- La capacidad anfibia se estima como poco afectada al presente y con poca declinación en los próximos meses.

2º) Para la capacidad anti-aérea en particular se considera que puede sufrir una disminución gradual hasta alcanzar un valor de 10% a los tres meses de la fecha de zarpada hacia el Teatro de Operaciones -luego es esperable una aceleración de la degradación-.

3º) La degradación de los medios con tecnologías mas modernas se estima que será mas rápida y acelerada que la de los medios mas antiguos (consideración general A-3º).

4º) Se estima que pese a la gran distancia a los centros de fabricación y provisión de los medios logísticos y el largo tiempo de reaprovisionamiento, el despliegue de unidades realizado va a neutralizar la mayoría de las dificultades que se planteen.

5º) Se considera válida la "consideración general" A-3º) sobre influencias meteorológicas en el sostén logístico.

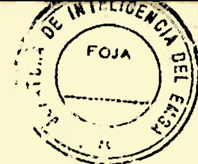
AGREGADOS: "A" - METEOROLOGIA
"B" - Constitución de la fuerza

NESTOR ANTONIO DOMINGUEZ
CNCSFEIGET

AGREGADO "A"

METEOROLOGIA

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL



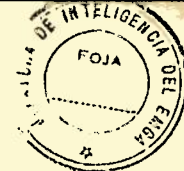
DESDE: 03 APR 82

HASTA: 12 MAY 82

ZONAS: INGLATERRA/ASCENCION y ASCENCION/MALVINAS.

ZONA	DIAS	FENOMENO	DIRECCION	OLAS
Inglaterra Ascención 03/25 APR	6	Temporal muy fuerte	SE	
Ascención - Malvinas 18 APR/12 MAY				
"C": Lat. 30-40 Long. 30-45	1	25/30 nudos	WSW	4.80 m WSW
	1	25/30 nudos	SSE	4.20 m SE
"D": Lat. 40-50 Long. 40-55	1	25/30 nudos	W	4.80 m W
	1	30/35 nudos	WSW	5.10 m W
	1	30/35 nudos	NW	5.20 m NW
	1	30/35 nudos	NW	5.10 m NW
"E": AROP MALVINAS GEORGIAS	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	25/30 nudos	W	4.20 m W
	1	30/40 nudos	W	6.20 m W
	1	30/40 nudos	SW	3.00 m SW
	1	30/35 nudos	WNW	4.20 m WNW
	1	30/35 nudos	NW	6.00 m NW
	1	40/45 nudos, ráfagas de 70 kts.	SW	12.0 m SW
	1	35/40 nudos	NW	7.30 m NW
	1	35/40 nudos, ráfagas de 50 kts.	NW	7.50 m NW

ESTRICTAMENTE SECRETO Y CONFIDENCIAL



AGREGADO: "B"

1. GRUPO PORTAAVIONES

Nombre	Clase	Obs.
PA INVENCIBLE		+ 20 dias
PA HERMES		
DD ANTRIM	County	+ 20 días(Nº)
DD GLAMORGAN	County	+ 20 días
DD GLASGOW	Tipo 42	+ 20 días
DD COVENTRY	Tipo 42	+ 20 días
FF BROASDWORD	Tipo 22	+
FF BRILLIANT	Tipo 22	
FF PLYMOUTH	Tipo 12	
FF YARMOUTH	Tipo 12	
FF ALACRITY	Tipo 21	
FF ANTELOPE	Tipo 21	
FF ARROW	Tipo 21	
AUXILIARES		
2 Buques Desem.		
FEARLESS		
? ?		
9 AUX.		
1 AO-FORTGRANGE		

ETD PORTSMOUTH 03 APR

ETA AROP 29/30 APR

Luego operando hasta la fecha.

2 PAL

3 DD

8 FF.

2 BDT-2000

9 AUX.





JEFATURA II - INTELIGENCIA
E M G E

DIRECTIVAS PARA EL DEPARTAMENTO ACCION SICOLOGICA - JEF II ICIA.

1. MISION.

Planear, conducir, coordinar y evaluar la Acción Sicológica relacionada con el conflicto por las ISLAS MALVINAS para exaltar la imagen de la Fuerza Ejército a fin de contribuir con el logro de los objetivos sicológicos nacionales.

2. FUNCIONES.

a. Proponer los objetivos y pautas y supervisar su cumplimiento que orientarán la acción sicológica sobre los distintos públicos.

b. Establecer las bases de las campañas de AS que interesen a la Fuerza.

c. Conducir las acciones comunicacionales que proyecten una imagen positiva de la Fuerza sobre el público externo.

d. Proponer las acciones específicas para la AS sobre público interno y periinstitucional.

e. Analizar y proporcionar información para la determinación de temas para las acciones de coyuntura.

f. Proponer acciones contribuyentes a otras áreas del EMGE y otros niveles de la conducción.

g. Eventualmente canalizar y recibir pautas del Principal Elemento de Comunicación Social (PELCOS).

h. Evaluar la AS en desarrollo, fundamentalmente en lo que afecte la imagen institucional.





3. ESTRUCTURA ORGANICO FUNCIONAL.

a. Organización.

Anexo 1.

b. Responsabilidades.

1) Organo de Dirección.

a) Analiza y determina objetivos y pautas para la acción específica (con intervención de asesores).

b) Propone bases para las campañas y acciones al Jefe II-Icia.

c) Orienta al órgano de planeamiento.

d) Dispone la ejecución de las actividades.

e) Coordina acciones con los representantes de otras áreas del EMGE y SGE.

f) Orienta y recibe la evaluación.

2) Asesores.

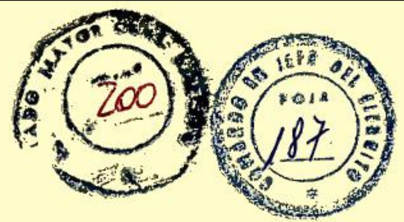
Especialistas que aportarán aspectos ciencio-técnicos para orientar el planeamiento y la ejecución.

3) Delegados y Enlaces.

a) Integrantes.

- Areas del EMGE y SGE.

- Organos ejecutivos no dependientes.



b) Actividades.

(1) Presentar sugerencias, proposiciones e ideas.

(2) Recibir pautas y/o acciones específicas para su desarrollo.

4) Planes.

a) Recibir las bases para el planeamiento de campañas y acciones específicas.

b) Proponer las campañas y acciones para la obtención de los objetivos fijados.

5) Ejecución.

a) Canalizar las acciones.

b) Coordinar los órganos ejecutivos.

c) Supervisar la ejecución.

6) Evaluación.

a) Análisis de MCS.

b) Sondeos de opinión.

c) Informes especiales.

d) Icia de AS.

7) Régimen funcional.

Anexo 2.

ES COPIA

OSVALDO LUCIO SIERRA
Teniente Coronel
Departamento Acción Sicológica
Jef II - Icia - Cdo J Ej (EMGE

ANEXO 1





ORGANIZACION

- Jef II Icia
  - DIRECCION
    - -J Dpto DAS
    - -Repres Jef III-Op
    - -Repres Secr Grl Ej
  - ASESORES
  - -Delegados (1) (2)
  - -Enlaces
  - Div Planes (3)
  - Div Ejecución (4)
    - Comunicadores Llaves
    - SIP
    - Ca AS "S" B Icia 601
    - Agencias Privadas
    - SGE Dpto IV
    - SIDE
    - Otros
  - Div Evaluación (5)

REFERENCIAS.

(1) Cnl D NEIL LORENZO BLAZQUEZ
(2) Tcnl D JULIO CESAR DURAND
(3) Cnl (R) D ROBERTO QUIROGA
(4) Tcnl D AUGUSTO NEME
(5) Tcnl D JULIO OURA (B Icia 601).

Pág 1-1

ES COPIA

OSVALDO LUCIO SIERRA
Teniente Coronel
Departamento Acción Sicológica
Jef II - Icia - Cdo J Ej (EMGE

188



2



REGIMEN FUNCIONAL

JEFE II - ICIA
EMGE

DIRECCION

Pautas y objetivos

ASESORES

bases

EVALUACION

PLANES

Campañas y acciones de coyuntura

PI
PPI

Cdo
J
Ej

M
C
S

Otros

EJECUCION

PUBLICO EXTERNO

Público

Blanco

Acciones

Eno

ES COPIA

Pág 1-1

OSVALDO LUCIO SIERRA
Teniente Coronel
Departamento Acción Sicológica
Jef II - Icia - Cdo J Ej (EMGE